

# Billet du président

Chers Amis Membres de l'Air-Club,

La saison de vol 2006 a commencé durement avec une météo assez catastrophique qui a entraîné une inondation sévère de la Plaine de l'Orbe. Ceci a bien sûr affecté notre aérodrome et plusieurs hangars ont été inondés voir endommagés. La piste semble bien résister. Malgré ces déboires, notre plate forme a été remise en état. Sous la direction de Jean Michel Neuenschwander, 23 personnes étaient présentes à la journée de travail du 29 avril. Un grand merci. Les heures de vol n'affichent que peu de retard par rapport aux années précédentes ce qui témoigne du dynamisme de notre Club.

Sur le plan administratif, le nouveau comité fraîchement élu s'est mis au travail. Les décisions de l'assemblée générale ont été appliquées immédiatement avec la commande du P2002, et celle du planeur biplace DG-1000. La livraison du P2002 est attendue pour le mois d'août 2006, par contre pour le planeur, il faudra attendre 3 ans. J'invite tous ceux qui ont manifesté leur intention de prendre des parts sur le P2002 à concrétiser leur promesse en contactant Monique Gafner au secrétariat. Je pense que l'arrivée du P2002 va dynamiser le Club. La spécialisation de cet avion pour l'écolage permettra de faire des tarifs attractifs pour les licences et permettra ainsi d'attirer plus d'élèves. Ceci est indispensable à la bonne vie de notre association. Les 3 Robin resteront en utilisation mixte: école et utilisation individuelle. Ils seront ainsi rendus plus disponibles ce qui devrait faciliter leur utilisation.

L'école est très dynamique: 15 élèves sont en formation à ce jour. Le vol à voile a ouvert sa saison. Les parachutistes ont établi un programme de sorties sur notre plate-forme pour l'année 2006.

Le GVM propose un programme de voyages attractif avec en clou la visite du site de production de l'Airbus A380 à Toulouse. Inscrivez-vous à l'un des voyages proposés. Cela vous mettra le pied à l'étrier pour faire plus de voyages par la suite. L'avion est fait pour voyager. La Suisse et les pays voisins regorgent de destinations attractives.

Sur le plan du développement de l'aviation d'affaires, les premières démarches ont été lancées sur les différents aspects du projet. Il est bien sûr trop tôt pour en parler mais sachez que votre comité y a déjà consacré une partie de ses efforts.

La saison de vol s'annonce bien. A part le CAP10 qui vient d'être endommagé, et qui doit être réparé, tous les avions et planeurs sont en parfait état et prêts à vous faire voler. Je vous encourage à visiter régulièrement notre site internet. Il est le meilleur moyen d'information rapide pour connaître les développements de l'Air-Club. Nous ferons nos meilleurs efforts pour que les informations utiles y soient reportées le plus rapidement possible. Je remercie par la même occasion tous ceux qui contribuent à l'actualisation de ce site.

Je vous souhaite à tous une bonne saison de vol. Soyez prudents et à très bientôt.

*Jean Plé, Président de l'Air-Club d'Yverdon*



# Concours d’atterrissages

Nos traditionnels concours d’atterrissages ont été fixés au **samedi 1er juillet 2006.** Comme d’habitude, vous pourrez vous inscrire sur place, dès l’heure du café. Les avions sont déjà réservés et l’ordre de passage se fait «naturellement».

Comme le veut la tradition, les résultats seront proclamés lors de l’apéro offert aux participants, à leur famille et à leurs amis, aux alentours de 19 heures.
Puis, souper grillades au club-house.

Notez la date, et à bientôt!

*Le comité GVM*

En cas de mauvaise météo, la date de remplacement est: le samedi 2 septembre 2006.




**Yv’Air 05**
Il nous reste encore tout un stock de T-shirts souvenirs du meeting de l’été dernier, il en reste dans toutes les tailles pour Fr. 10.– (sans le FA 18 dans le dos) et Fr. 15.– avec le dessin.
Il reste également des casquettes qui sont à Fr. 5.– pièce.
Ces articles sont disponibles au secrétariat pendant les heures d’ouverture.



# Chef de place

**Introduction d'une «validité de contrôle»**

Bonjour à tous,

Je voudrais vous présente à l'occasion de la parution de ce 5/5, une nouveauté que nous avons décidé récemment au Comité de mettre en place. Cela concerne la date d'échéance pour les vols de contrôle club et répond à une demande pour plus de flexibilité au profit de chaque pilote et de l'école.

**Situation actuelle**

Nous avons actuellement dans une période de 24 mois de validité du rating l'obligation de faire dans les 12 mois précédents la date limite un vol d'entraînement avec un instructeur, qui compte pour cette période-la également comme vol de contrôle club. Dans la deuxième période de douze mois, un vol de contrôle club est demandé et celui-ci devrait être fait jusqu'au 31 juillet de l'année concernée. La conséquence était souvent un embouteillage pour les instructeurs en juin et juillet et quelques soucis d'échéance pour les pilotes.

**Nouveauté**

Il a été décidé d'aligner la date limite pour le vol de contrôle individuellement sur la date de validité du rating plus ou moins 12 mois. Vous avez donc maintenant la possibilité de faire le vol de contrôle à votre convenance pendant la période de 12 mois qui précède sa date limite, tout comme vous le faites pour le renouvellement de votre rating.

**Exemples**

Validité du rating SEP au 25 septembre 2006, induit validité vol de contrôle au 25 septembre 2007, Validité du rating SEP au 30 juin 2007, induit validité vol de contrôle au 30 juin 2006

Pour les pilotes «printaniers», une anticipation est donc recommandée. Cette année 2006, période d'introduction du système, la limite de validité sera au plus tôt le 31 juillet pour les pilotes ayant une échéance dans les sept premiers mois de l'année, date qui sera ajustée en conséquence pour 2008.

Notre système informatique pour la réservation nous permet de gérer cela sans difficulté. Dans vos données personnelles, vous verrez apparaître trois dates affectant l'accès à la réservation, soit la date de validité de l'examen médical, la date de validité du rating SEP et la date de validité du vol de contrôle. Celle de la licence (soit du document) disparaît car non significative pour le club. Le changement sera fait à une date proche de la distribution de ce 5/5.

**Remarques importantes**

1°/ Si un pilote fait son vol d'entraînement dans un autre club, il devra, comme maintenant déjà, prévoir un vol de contrôle avec un de nos instructeurs, en respectant la date d'échéance de son rating pour faire ce vol.

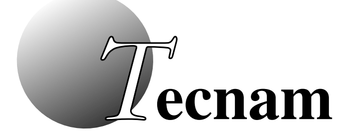
2°/ Si un pilote ne fait pas le vol d'entraînement avant la nouvelle date limite, l'accès au site de la réservation lui sera bloqué. Il s'agira pour lui de prendre contact avec un de nos instructeurs qui devra réserver l'avion pour ce vol. Toute activité de vol sans instructeur sur un avion du club entre la date limite et le vol de contrôle prévu n'est PAS autorisée.

Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et vous souhaite une excellente saison 2006.

*Raymond Gaille*

# Une nouvelle borne amie

Mise en service fin mai, notre nouvelle borne AMIE mérite qu'on s'y habitue.
Pour cela, un mode d'emploi a été préparé par notre chef de place. Déposé près du clavier, il peut être consulté à tout moment.
L'Ecole de Vol à moteur va organiser prochainement un cours, préparé par Jean-Pierre Besson, portant sur l'utilisation de cette nouvelle borne. Surveillez le site pour en savoir plus!



# Tecnam

Notre P2002 a été baptisé HB-KOP et la livraison est planifiée pour août.

Il sera équipé d'un COM / NAV GPS Garmin KX 250 et d'un CDI GI-102 A approuvé par l'OFAC pour la formation PPL(A).

Depuis le moment de notre commande, Tecnam a reçu 4 nouvelles commandes suisses pour des P2002 dont un 2e pour le club de Bienne.

*F. Dubler*





# Nouvelles règles de responsabilité du transporteur aérien

## Un survol des nouvelles règles de responsabilité du transporteur aérien: la perspective du pilote privé

Laurent Chassot[1]

«*On n'échappe pas aux juristes. Ils n'ont pas besoin de poursuivre les aviateurs dans les airs, ils attendent tranquillement l'heure où l'aéronef fatigué se posera sur le sol*».

La pratique de l'aviation légère est pour nombre de ses adeptes synonyme de liberté. Les pilotes n'ignorent cependant pas que l'espace aérien ne constitue pas un espace de non-droit, loin s'en faut: l'activité aéronautique est soumise à de nombreuses règles, soit autant de contraintes, destinées notamment à garantir la sécurité des usagers de l'espace aérien et des tiers. Cet ensemble de règles, que l'on appelle *droit aérien*, couvre de multiples domaines et se caractérise souvent par sa dimension internationale et technique.

L'une des questions juridiques importantes pour le pilote privé est celle de savoir quelle est sa responsabilité, lorsque, à la suite d'un accident, l'un de ses passagers décède ou est blessé. Cette question trouve sa réponse dans la branche du droit aérien appelée «*droit du transport aérien*». Celle-ci traite des règles applicables au contrat de transport aérien et notamment de la responsabilité du transporteur aérien. Par transporteur aérien, l'on entend la personne qui s'engage contractuellement à transporter par air un passager, des bagages ou du fret. Il peut s'agir d'une entreprise, typiquement une compagnie aérienne, mais également d'une personne physique, p.e. un *pilote privé* (ci-après: «transporteur-pilote»).

Le droit du transport aérien a récemment subi des modifications majeures, tant sur le plan international que national. Le présent article a pour but de présenter ces modifications et leurs implications pour le pilote privé. La matière étant éminemment complexe, l'on s'arrêtera ici aux principales questions, qu'on ne pourra traiter que de manière succincte et forcément simplificatrice.

### L'ancien droit

Tout pilote aura sans doute entendu parler de la *Convention de Varsovie*. Ce texte international, datant de 1929, a régi 70 ans durant le transport aérien international de passagers, bagages et marchandises et en particulier la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle d'un passager. Il était fait mention de cette convention dans le texte figurant en petits caractères sur les billets d'avions utilisés par les compagnies aériennes et au verso des «billets de passage» remis par les pilotes privés à leurs passagers lors de vols rémunérés.

L'un des traits marquants de la Convention de Varsovie était de limiter la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, à la suite d'un accident survenu à bord d'un aéronef. Cette réglementation, qui s'éloigne du droit

[1] Avocat au sein d'un cabinet spécialisé en droit aérien et pilote privé; chassot@dettling-ott.ch.

commun, avait à l'origine pour but de protéger une industrie aérienne naissante et financièrement fragile. Malgré l'évolution du transport aérien, devenu véritable denrée de consommation courante, ce système, modifié à de nombreuses reprises, devait perdurer jusqu'à la fin des années 90.

Alors que la Convention de Varsovie ne visait que les vols internationaux, le législateur suisse a décidé d'en reprendre les principes et de les étendre aux vols internes. Il le fit par l'adoption du *Règlement de transport aérien* de 1952 (RTA).

**Le nouveau droit**

C'est en mai 1999, lors d'une conférence internationale convoquée à Montréal par l'OACI, qu'a été adoptée la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (*Convention de Montréal*). Ce traité est destiné à supplanter la Convention de Varsovie, dont les règles, obsolètes, étaient critiquées de longue date.

A l'instar de la Convention de Varsovie, la Convention de Montréal régit le transport aérien international de passagers, bagages et marchandises. La réglementation des vols internes incombe quant à elle aux législateurs nationaux. Le législateur suisse a pour sa part décidé, comme il l'avait fait avec le Règlement de transport aérien en 1952, de calquer le droit interne du transport aérien sur le régime international de Montréal. C'est à cet effet que, simultanément à l'entrée en vigueur en Suisse de la Convention de Montréal, le 5 septembre 2005, le Conseil fédéral a promulgué l'*Ordonnance sur le transport aérien* (OTrA).

La Convention de Montréal s'applique – comme précédemment la Convention de Varsovie – aux *transports internationaux*. Un vol est international lorsque les parties au contrat de transport sont convenues que le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption du transport, se situent chacun dans un Etat signataire de la Convention. Si tant le départ que la destination se situent dans le même Etat signataire, le vol est considéré comme international si une escale est prévue dans un autre Etat, signataire ou non.

**Exemple**: un pilote transporte des passagers au départ de l'Aérodrome de Gruyères vers l'aérodrome d'Annemasse et retour. Le point de départ du transport et celui de destination (finale) se situent tous deux en Suisse, Etat signataire de la Convention de Montréal. Une escale a en outre été prévue dans un autre Etat, la France (en l'occurrence également partie à la Convention). Le transport – et en particulier la responsabilité du pilote – sont soumis à la Convention de Montréal. Il en aurait été de même si la France n'avait pas été un Etat signataire.

L'Ordonnance sur le transport aérien s'applique quant à elle principalement aux transports *internes*, c'est-à-dire dont le point de départ et de destination sont situés en Suisse, sans escale à l'étranger.

La Convention de Montréal comme l'Ordonnance sur le transport aérien ne s'appliquent qu'aux vols effectués sur la base d'un contrat de transport et *contre rémunération*. Ces conditions ont été reprises de l'ancien droit. Ce qu'il y a lieu d'entendre exactement par «rémunération» sera exposé plus loin.

A l’instar de l’ancien droit du transport aérien, la Convention de Montréal et l’Ordonnance sur le transport aérien prévoient avant tout les règles de la *responsabilité du transporteur aérien*

en cas de mort ou de blessure d’un passager,
en cas de destruction, perte ou avarie de bagages,
en cas de destruction, perte ou avarie de fret,
et en cas de retard dans le transport de passagers, bagages et fret.

Nous ne traiterons ici que des règles relatives à la responsabilité en cas de mort ou de blessure subies par un passager, les autres aspects revêtant moins d’intérêt pour le pilote privé.

**La responsabilité en cas d’accident sous le nouveau droit**
Lorsque la Convention de Montréal ou l’Ordonnance sur le transport aérien sont applicables, elles régissent la responsabilité du transporteur aérien en cas d’accident. Le régime qu’elles prévoient s’écarte, à cet égard, notablement de l’ancien droit.

Alors que la Convention de Varsovie et le Règlement de transport aérien prévoyaient une responsabilité pour faute, les nouvelles règles prévoient une responsabilité *causale* (indépendante de toute faute) du transporteur pour la part du dommage inférieure à 100'000 droits de tirages spéciaux (DTS; = env. CHF 190'000) par passager. Pour l’éventuelle part du dommage excédant cette somme, le transporteur conserve la faculté de se libérer de sa responsabilité, s’il prouve que le dommage n’est pas dû à sa faute. En d’autres termes, le nouveau système de responsabilité est donc «à deux étages»: responsabilité causale jusqu’à 100'000 DTS et sujette à faute pour l’excédent du dommage.

En outre, le transporteur est également libéré de sa responsabilité – et cela indépendamment du montant du dommage – si et dans la mesure où il fait la preuve que le dommage a été causé par la faute propre du passager ou du lésé.

Selon la Convention de Montréal et l’Ordonnance sur le transport aérien, la responsabilité du transporteur est, en cas de faute du transporteur, *illimitée*. Il s’agit là de l’autre différence majeure par rapport à l’ancien droit. Le transporteur fautif répondra ainsi de l’entier du dommage subi et prouvé par le lésé.

Un **Exemple** permettra de mieux cerner le fonctionnement de ce système de responsabilité: un pilote d’hélicoptère s’engage à prendre un passager à son bord pour un vol local au départ de Gruyères. Il est convenu que les frais du vol seront pris en charge par le passager. Alors que l’hélicoptère survole les Préalpes, le rotor principal perd une pale, à la suite d’une rupture liée à un défaut de fabrication du rotor. L’aéronef s’écrase, occasionnant le décès de ses occupants.

Le passager se trouvait être père d’une famille de deux enfants. Les survivants de ce passager (son épouse et ses enfants) subissent, du fait de son décès, un dommage découlant de la perte du soutien financier qu’il leur fournissait. La part de ce dommage qui n’est pas prise en charge par les assurances sociales (AVS/LPP) s’élève, calculée globalement pour toute la famille, admettons à CHF 500'000. Les lésés réclament à la succession du pilote (puisque celui-ci est également décédé) réparation de leur dommage résiduel (CHF 500'000).

S'agissant d'un vol interne et rémunéré, c'est l'Ordonnance sur le transport aérien qui régit la question de la responsabilité du pilote-transporteur aérien.

Le dommage est ici de CHF 500'000. Selon le nouveau droit, la responsabilité du pilote-transporteur est illimitée et c'est donc en principe l'intégralité de ce dommage qui est due. Le pilote-transporteur n'a, en l'occurrence, pas commis de faute, puisque l'accident est à imputer à un défaut de l'aéronef. Cette absence de faute ne permet cependant d'écarter la responsabilité que pour la part du dommage excédant 100'000 DTS (env. CHF 190'000). La succession du pilote sera ainsi redevable d'env. CHF 190'000 envers la famille du passager décédé ; pour le surplus, l'absence de faute l'exonère de toute responsabilité. Comme le transport de passagers fait, sous le nouveau droit, l'objet d'une obligation d'assurance, dont la couverture minimale est précisément de 100'000 DTS (= env. CHF 190'000), l'intégralité de ce montant sera prise en charge par l'assureur de l'exploitant de l'aéronef.

**Quelques autres questions choisies**

Il s'agit d'examiner, ci-après, quelques aspects spécifiques de la nouvelle réglementation qui appellent souvent des questions dans la pratique.

***Dois-je délivrer un billet de passage et quels sont les effets de celui-ci ?***

Sous l'ancien droit, la Convention de Varsovie et le Règlement de transport aérien exigeaient du transporteur qu'il émette un *billet de passage*, à défaut de quoi il ne pouvait se prévaloir des limites de responsabilité prévues par ces textes.

Le billet devait obligatoirement mentionner le point de départ, le point de destination et les éventuelles escales convenus. Il fallait par ailleurs qu'il comporte un avis selon lequel la responsabilité du transporteur est, en cas de décès ou de lésion corporelle, en général limitée. La formule de billet de passage proposée par les assurances (blocs comprenant pour chaque billet de passage un original et deux copies-carbone) prévoyait en outre l'indication d'un prix de vol forfaitaire, à l'heure ou à la minute. Cette indication permettait au transporteur-pilote d'apporter la preuve documentaire que son vol était rémunéré, donc soumis au droit du transport aérien et à ses limites de responsabilité.

La Convention de Montréal et l'Ordonnance sur le transport aérien ont conservé l'obligation d'émettre un billet de passage lorsqu'elles sont applicables, c'est-à-dire en cas de vol rémunéré, international ou national. Cette obligation n'est cependant plus sanctionnée, en cas d'omission, par la responsabilité illimitée du transporteur, comme cela était précédemment le cas: cette responsabilité étant désormais nécessairement illimitée pour les dommages corporels des passagers, une telle sanction serait de toute manière sans objet. Le pilote-transporteur n'émettant pas de billet de passage pourrait tout au plus s'exposer à une amende infligée par l'Office fédéral de l'aviation civile en application de l'art. 91 de Loi sur l'aviation (LA).

Sous le nouveau droit, le billet de passage (qui peut être collectif) doit au minimum contenir

l'indication des points de départ et de destination, ainsi que si le point de départ et de destination se situent dans le même Etat et que une ou plusieurs escales sont prévues dans un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

La Convention et l'Ordonnance précisent que «L'emploi de tout autre moyen constatant [ces] indications […] peut se substituer à la délivrance d'un titre de transport […]». En d'autres termes, il n'est plus nécessaire d'émettre un billet en papier. Ainsi, nombre de compagnies aériennes émettent-elles aujourd'hui des tickets dits «électroniques» («e-tickets»). Si une telle possibilité n'intéresse a priori pas l'aviation générale, on pourrait s'imaginer qu'un pilote-transporteur émette un billet sous la forme d'un e-mail adressé à ses passagers.

Dans tous les cas, le pilote-transporteur devra donner au passager un avis *écrit* (en principe imprimé sur le billet de passage, lorsqu'un tel billet est émis) indiquant que, lorsque la Convention de Montréal s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard et dans quelle mesure sa responsabilité est limitée dans ces cas.

Les changements intervenus dans la réglementation des titres de transport, suite à l'entrée en vigueur du nouveau droit du transport aérien, rendent caducs les billets de passage utilisés jusqu'à ce jour. Il y aura lieu de les adapter à la législation en vigueur. Par ailleurs, il convient de préciser ici que le droit européen – applicable en Suisse par le biais des Accords bilatéraux – fixe, *pour les entreprises de transport aérien au bénéfice d'une autorisation d'exploitation*, des exigences supplémentaires en matière d'avertissements aux passagers.

***La responsabilité en cas de vol gratuit***

Un vol *gratuit* est un vol pour lequel aucune contrepartie économique n'est perçue par le transporteur. En cas de vol gratuit, la responsabilité du transporteur n'est pas soumise à la Convention de Montréal, ni à l'Ordonnance sur le transport aérien, sauf si le transport est effectué par une entreprise de transport aérien.

La responsabilité pour les vols gratuits qui ne sont pas exécutés par une entreprise de transport aérien est régie, en Suisse, par le Code des obligations, qui prévoit une responsabilité illimitée et sujette à faute du transporteur. En comparaison de la responsabilité partiellement causale (jusqu'à 100'000 DTS) statuée par la Convention de Montréal et l'Ordonnance sur le transport aérien, ce régime est donc plus clément pour le transporteur. L'on assiste ici à un revirement complet de situation par rapport à l'ancien droit, où le transporteur avait intérêt à démontrer que son vol était rémunéré, pour bénéficier des limites de responsabilité du droit du transport aérien.

***La responsabilité en cas de vol rémunéré***

Un vol *rémunéré* est, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral suisse, un vol pour lequel une quelconque contreprestation économique a été convenue entre le transporteur le passager. Il importe peu, à cet égard, que ladite contreprestation lui procure une marge bénéficiaire. Ainsi, un vol dont le pilote et les passagers se partagent les coûts pourra être considéré comme rémunéré.

Comme nous l'avons vu, la rémunération, au sens précité, est une condition d'application de la Convention de Montréal et de l'Ordonnance sur le transport aérien. Le régime présenté ci-dessus régira donc la responsabilité du transporteur-pilote en cas de vol rémunéré.

**Exemple**: Un pilote est sollicité par trois de ses collègues de travail pour effectuer un vol d'Alpes. Le pilote s'engage à les emporter à son bord et leur communique son «tarif»: chaque passager doit payer au pilote CHF 1.-- par minute de vol. Même si le prix perçu par le pilote ne devait pas couvrir l'entier de ses charges, il s'agit là d'un vol rémunéré, par conséquent soumis à l'Ordonnance sur le transport aérien.

Au demeurant, il faut relever ici que le fait de savoir si un pilote privé *titulaire d'une licence JAR PPL* a le droit d'effectuer de tels vols rémunérés est douteux: a priori, JAR-FCL semble en effet interdire de tels vols aux pilotes privés. En tout état de cause, les pilotes titulaires d'une *licence restreinte de pilote privé* demeurent pour leur part habilités à effectuer des transports rémunérés, puisqu'il ne s'agit pas là d'une licence JAR-FCL.

***La responsabilité en cas de vol commercial***
La notion de vol *commercial*, quant à elle, est une notion étrangère à la Convention de Montréal et à l'Ordonnance sur le transport aérien. Il s'agit d'un critère que l'on rencontre dans d'autres domaines du droit (public) aérien, critère auquel sont attachées diverses conséquences.

Par exemple, la Loi sur l'aviation prévoit qu'une entreprise qui transporte des personnes ou des marchandises à des fins commerciales doit être au bénéfice d'une autorisation d'exploitation. Par ailleurs, l'exploitation commerciale d'aéronefs par une entreprise est régie par des règles spécifiques (JAR-OPS et Ordonnance sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial), qui impliquent, entre autres, que l'exploitant doit se doter d'un manuel d'exploitation (*Flight Operations Manual*). Enfin, selon JAR-FCL, seul un pilote titulaire d'une licence CPL (*Commercial Pilot Licence*) peut effectuer des vols commerciaux.

Si la définition de la notion de vol commercial est susceptible de varier selon les contextes, l'Ordonnance sur l'aviation (OSAv) la définit, en lien avec l'obligation de détenir une autorisation d'exploitation, comme suit:

«Les vols sont dits commerciaux:
Lorsqu'ils donnent lieu à rémunération sous une forme quelconque, qui doit couvrir d'avantage que les coûts pour la location de l'aéronef et le carburant ainsi que pour les redevances d'aéroport et de navigation aérienne; et lorsqu'un cercle indéterminé de personnes peut y avoir accès».

Un vol est, de la sorte, considéré comme commercial, lorsque deux conditions sont cumulativement remplies: (1) le vol donne lieu à une rémunération qualifiée, dans le sens où la contrepartie financière payée au transporteur lui procure une marge bénéficiaire; (2) le service de transport est offert à un cercle indéterminé de «clients», par exemple par le biais de publicité.

Le vol commercial donc, en tant que vol rémunéré remplissant certaines conditions supplémentaires, est soumis à la Convention de Montréal ou à l'Ordonnance de transport aérien. Le régime que nous avons exposé dans le présent article s'appliquera donc à la responsabilité du transporteur commercial.

*Puis-je limiter ma responsabilité ?*
Lorsque le vol relève de la Convention de Montréal ou de l'Ordonnance sur le transport aérien, la responsabilité du transporteur aérien est illimitée, comme nous l'avons déjà vu. Or, cette règle est impérative: toute dérogation y serait nulle. Pour rappel, la délivrance d'un billet de passage n'a plus pour effet, sous le nouveau droit, de limiter la responsabilité du transporteur.

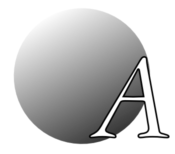
Une limitation ou exclusion de responsabilité n'entre donc en ligne de compte que pour les transports privés gratuits. Elle devrait prendre la forme d'une convention exclusive ou limitative de responsabilité, que le pilote ferait signer à son passager avant le vol. La validité juridique d'une telle convention est cependant contestée. Par ailleurs, si le pilote bénéficie d'une bonne couverture d'assurance, on peut légitimement se poser la question de l'utilité d'une limitation ou exclusion de responsabilité, l'assureur prenant en charge l'indemnité à payer au passager ou à ses ayants droit. Une exclusion ou limitation de responsabilité prétériterait inutilement les victimes, souvent des connaissances du pilote.

*Les nouvelles obligations d'assurance*
Sous l'ancien droit, la seule obligation d'assurance prévue pour les vols privés concernait la responsabilité vis-à-vis des tiers au sol. Simultanément à l'entrée en vigueur de la Convention de Montréal et de l'Ordonnance sur le transport aérien, le législateur helvétique a formulé des exigences supplémentaires en matière d'assurance. Ainsi, l'Ordonnance sur l'aviation prévoit désormais l'obligation de l'exploitant d'assurer la responsabilité envers les passagers, ce même en cas de vol gratuit. La couverture minimale d'assurance est de 250'000 DTS (env. CHF 475'000) par passager et de 100'000 DTS (env. CHF 190'000) par passager pour les vols non commerciaux au moyen d'aéronefs dont le poids au décollage est inférieur ou égal à 2'700 kg. En cas d'exploitation non commerciale d'un aéronef sans passagers, on peut renoncer à toute couverture d'assurance pour la responsabilité envers les passagers.

**En résumé**
Avec l'entrée en vigueur de la Convention de Montréal et de l'Ordonnance sur le transport aérien, le droit du transport aérien quitte l'ère de la responsabilité limitée et sujette à faute du transporteur pour inaugurer celle de sa responsabilité illimitée et partiellement causale. Ces réformes, favorables aux passagers, sont en revanche synonyme de durcissement pour le transporteur.

Un tel «changement de paradigme», pour user d'une expression à la mode, se concrétise par des modifications affectant le quotidien (aéronautique) du pilote privé:

la remise du billet de passage, si elle demeure obligatoire, n'a plus pour effet de limiter la responsabilité du transporteur;
la limitation ou l'exclusion contractuelle de la responsabilité du transporteur (par le biais d'une décharge de responsabilité signée par le passager) n'entre par ailleurs en ligne de compte que pour les vols gratuits et qui ne sont pas effectués par une entreprise de transport aérien; même dans ce cas, une telle pratique se heurte cependant à divers obstacles juridiques;
l'exploitant d'un aéronef doit désormais conclure une couverture d'assurance pour sa responsabilité envers les passagers et leurs ayants droit; une telle obligation a certes pour conséquence d'entraîner une augmentation des primes d'assurance ; elle permet cependant aussi au pilote d'être mieux prémuni face aux suites juridiques d'un éventuel accident d'aéronef.



# Assemblée générale




**Message à l'AG du 25 mars 2006, à l'occasion de la démission de Philippe Tinembart, président.**

Le 31 juillet 1944 disparaissait un personnage haut en couleurs des lettres et de l'aviation française. Aux commandes d'un puissant et rapide P-38 Lightning, Antoine de Saint-Exupéry entrait dans le mystère et la légende en demeurant à jamais introuvable.

A quelques heures près, Philippe Tinembart, discrètement, faisait son entrée dans le monde.

Attiré très tôt par l'aérodrome et ses pilotes, Philippe n'est pas resté un simple usager de la piste, mais s'est rapidement intéressé aux affaires du club, à l'achat d'un avion et grâce à ses connaissances professionnelles. D'abord trésorier dans les années huitante, puis président pendant 17 ans, Philippe a laissé un empreinte indélébile dans notre Club.

Si l'on évoque ses aventures en compagnie de son inséparable grand frère Marcel, un grand sourire éclaire son visage, et nul doute que nous ne saurons jamais toutes «celles» qu'ils ont faites…

Au chapitre des aventures, celles du club ont été grandes également, avec les meetings et les fameux Championnats du Monde de voltige en 1990, puis avec la réalisation et l'inauguration de la piste il y a 6 ans.

Plusieurs centaines de séances de comité n'ont jamais altéré son enthousiasme. Des dossiers parfois épineux ont dû être traités, avec patience et diplomatie. En défendant toujours les intérêts de notre club, il a su également arbitrer habilement certaines divergences d'opinions.
Sa passion du pilotage et son charisme naturel en ont fait un président généreux et respecté. Car derrière son air sérieux et ses multiples cravates, Philippe est toujours resté simple, humain et chaleureux.

Au contraire de St-Ex., il ne donnera pas son nom à un aéroport, mais il a marqué notre club et son Comité, durant un quart de siècle, par sa vision clairvoyante des affaires régissant notre aérodrome.

Merci, au nom de tous les membres de l'Air-Club.

En guise de conclusion, je citerai à peu près, et en adaptant encore l'écrivain, une devise que notre président a toujours respectée:
«Plutôt que de se regarder les uns les autres, regardons ensemble dans la même direction».

*jphm*



# GVM



Lors de son assemblée générale annuelle du 3 mars dernier, le comité du GVM a été complété par l'arrivée de Laurent Brovarone, brillamment élu, en remplacement de Michel Rapelli, qui a choisi pour l'instant de vivre en Australie.
Très motivé, Laurent a également intégré ce printemps les rangs de la Commission Jeunesse de l'AéCS. Nous lui souhaitons un plein succès et de grandes satisfactions dans ces nouvelles fonctions.
Au programme des activités, quelques pilotes ont effectué le 1er avril dernier un petit vol à Genève afin d'aller visiter le groupe des pompiers de l'aéroport. Chaleureusement reçus, nos membres ont pu découvrir les activités de ces professionnels lors de quelques exercices d'intervention.
Au programme cet été: Le samedi **1er juillet** est réservé pour notre traditionnel concours d'atterrissages. Un projet d'initiation à l'hydravion prend forme. Les dates retenues sont les **25, 26 et 27 juillet** prochains. N'hésitez pas à consulter le site Internet du GVM pour avoir des précisions
La visite des ateliers de construction de l'Airbus 380 à Toulouse sera le point fort du voyage prévu **entre le 19 et le 22 août.** Tous les membres intéressés peuvent prendre contact avec francoise.plé@bluewin.ch / 079 342 34 60
Il est possible d'y aller en avion (club ou privé) ou en voiture. Les trajets sont libres, l'essentiel étant de se regrouper pour la visite.
Les avions de l'Air-Club sont réservés, la répartition des équipages et des passagers se fera en fonction des inscriptions.
Tenez-vous au courant en consultant le site du GVM!
**Attention: le délai d'inscription pour cette sortie est fixé au lundi 31 juillet.**
A tous, un bel été!

*jphm*



# HB-2063


J. Rocco

Après plus de 20 ans de bons et loyaux services, le Grob 109 s'en est allé évoluer dans des cieux scandinaves.

# Journée de travail

La journée de travail du 29 avril s'est déroulée admirablement bien avec un temps agréable et avec 26 participants. Félicitations et grand merci à toutes ces personnes qui ont donné de leur temps au club, de la bonne humeur en cette journée et de la camaraderie tout en travaillant assidûment.
Merci également à nos deux secrétaires Monique et Yvla qui elles aussi ont participé à cette journée en nettoyant les vitres de leur bureau et en faisant le ménage à l'intérieur.
La prochaine journée de nettoyage au club est fixée au samedi 9 septembre prochain. D'ores et déjà le rendez-vous est pris à 8 h 30 au Restaurant de l'Aérodrome pour prendre un café, afin de se donner du courage! A bon entendeur…

*Jean-Michel Neuenschwander*




*Eric Leonard dit nomdediou nomdediou*




*Georges Vuffray en terminator du thuya*




*Jacques Beck a rasé les paquerettes comme à son habitude*




*Vincent Wisard et François Aeby*




*le patron de la journée Jean-Michel Neuenschwander*




*J.-C. Schlup et la famille Hauthier*




*Willy Chalet et Jacques Rocco très intimes. Touchant.*




*Merci pour la belle journée Seigneur.*
*Pardonne-moi pour le mal que j'ai fait*




*Fritz Graber se bat avec son plat de bolo*

# Terminal Chart Zürich

Très agréable à lire, avec son échelle à 1:250'000, la «Terminal Chart Zürich» (carte ICAO et carte pour le vol à voile au verso) est actuellement disponible auprès de Skyguide au: 043 931 63 63 ou à l'adresse: atm@skyguide.ch

*Le chef de place*

# Un Cessna à disposition

HB-CLA – C-182 RG 235 CV – 4 places – 2 VHF – VOR – DME – ADF - GPS

En septembre dernier, le départ de notre Cessna 177 RG HB-CNM n'a pas fait que des heureux. Bien que volant peu, cette machine était appréciée par une poignée de pilotes qui, aujourd'hui, se sentent un peu démunis.
C'est pourquoi nous avons pris contact avec le GVM de Neuchâtel, qui possède un C-182 RG (235 CV). Cet avion serait disponible pour nos pilotes, via le site des réservations. Evidemment, une cotisation annuelle (Fr 250.–) et un vol de contrôle sont demandés. Le tarif horaire est sensiblement supérieur à ce que nous avions avec le November Mike (Fr. 378.–/h).

Pour tout renseignement, les pilotes intéressés peuvent contacter:

Aérodrome de Colombier, tél. 032 841 31 56, admin@aero-club-neuchatel.ch ou le secrétariat de l'Air-Club.

*GVM*

Le 5/5 est le journal de l'Air-Club d'Yverdon-les-Bains

Distribué gratuitement à tous les membres de l'Air-Club et du groupement des Modélistes, il paraît deux fois par année, au printemps et en automne.

| | |
|---|---|
| *Composition* | *Monique Gafner, Jean-Philippe Martin, Imprimerie Fleury IPh & Cie* |
| *Réalisation* | *Imprimerie Fleury IPH & Cie, ZI Les Petits-Champs 13, 1400 Yverdon-les-Bains* |
| *Dessins* | *Bastien Keckeis, 1552 Trey* |
| *Rédaction* | *Jean-Philippe Martin, 1415 Molondin et Robert Brunner, 1400 Yverdon-les-Bains* |
| *Tirage* | *700 exemplaires* |

# EAS Spring Fly-in à Yverdon-les-Bains



Alfons Hubmann avec son canard et sa casquette

Sortie Yverdonnoise de l'EAS (Experimental Aviation of Switzerland, ex RSA) le 13 et 14 mai, pour un samedi à la météo mitigée et par un magnifique dimanche.
L'association qui compte aujourd'hui pas moins de 600 membres pour environ 150 avions a pour but de faciliter la construction d'avions amateurs en Suisse en fournissant entre autres l'assistance technique et administrative.
Nous avons croisé Alfons Hubmann, membre du comité et organisateur de la rencontre. Il est le propriétaire du premier Velocity de Suisse, un canard 4 places dont la construction a duré 6 ans et a représenté 6000 heures de travail. Il est propulsé par un Lycoming IO-360 C1 E6 de 200 CV, doté d'une hélice tripale à pas variable. Les 120 l d'essence embarqués lui garantissent une autonomie de 6 h à la vitesse de croisière de 135 nœuds
Il est passionnant de croiser ces mordus de l'aviation devenus de vrais pros en mécanique, menuiserie, peinture, traitement des matières composites, systèmes électriques, aérodynamique et de constater la variété de leurs produits. A chacun son style, de la simple Avionnette jusqu'à l'avion de voyage sophistiqué, de l'hélicoptère au planeur. Nous avons d'ailleurs parmi nos membres un rescapé de l'EAS en la personne d'André Beaufils qui fut du comité durant dix années et bien sûr propriétaire d'un Vari-Eze créé comme le Velocity par le prolixe et inspiré Burt Rutan.
Notons encore l'International EAS Fly-inn à Ecuvillens du 18 au 20 août 2006, l'adresse de leur site: http://www.experimental.ch en les remerciant d'être venus nous rendre visite à Yverdon-les-Bains et de m'avoir offert le coup de rouge sans en boire, n'est-ce pas Alfons.

*rbr*


André Beaufils, un ex de l'EAS et sa femme devant le Minimax d'August Lauer.



Max Brügger, le pionnier



# Internet

Vous l'avez découvert: le site de l'Air-Club a été rénové. Tenu à jour maintenant de façon efficace par Fyr Barkhuus, notre site offre de nouveaux services et un nouveau visage à ses utilisateurs.

Prenez donc le temps de le visiter régulièrement. Plus que jamais, vous y trouverez des informations utiles, voire nécessaires! Le comité de l'Air-Club tient à ce qu'il devienne un outil de communication et d'information.

De nouvelles adresses nous permettent de communiquer:

Gvmy@air-club-yverdon.ch

En parallèle du site de l'Air-Club, ne manquez pas de visiter le site www.orix/aviation.ch. Il tient à votre disposition des tas d'informations, toute une liste de liens très utiles, un album-photos, ainsi que des outils intéressants comme les programme de calculs de poids et centrages pour les avions de l'Air-Club, ainsi qu'un tout nouveau carnet de vol informatisé.

Vous avez besoin de matériel aéronautique, d'un casque, d'une planche de vol ou d'un GPS ?
Jetez un coup d'œil sur: www.aviashop.com

Toute l'information, tous les outils pour les pilotes VFR se trouvent facilement sur un seul site: http://NAV2000.com

Si vous utilisez ce site, merci également de le soutenir financièrement, même modestement. Son réalisateur est bénévole.
Pour info: NAV2000, 7 rue des Jardins, F-38420 Domène, 0033 6 75 54 61 82, info@nav2000.com

*jphm*

## Remerciements

L'Air-Club et la rédaction de ce journal adressent leurs remerciements à tous les commerçants dont l'annonce publicitaire figure dans ce numéro. Ils encouragent tous les membres du club à faire appel à leurs services en cas de besoin.
S'il se trouve dans nos lecteurs d'éventuels nouveaux annonceurs, c'est avec grand plaisir que notre secrétariat (024 425 27 24) les renseignera.

*jphm*



# Parc avions

L'entretien de notre parc avions se poursuit normalement, mis à part quelques petits travaux de carrosserie et de sellerie qui peuvent attendre la basse saison.

Dans la mesure du possible le principal objectif c'est d'assurer un bon état général des avions afin de maintenir une usure normale de la machine en elle-même, et que vous pilote vous ayez du plaisir à les voler.
Pour la satisfaction du pilote suivant, redonner l'avion propre, contrôler que tout soit bien rester dedans, casques, carte d'essence, caches, etc.

Signaler par avis de défauts les dysfonctionnements ainsi que les dégâts causés ou aperçus.

Je remercie tous les pilotes pour leur bonne collaboration, et malgré une météo capricieuse, je vous souhaite une belle saison de vol 2006.

*Willy Chalet*



# Réservation des avions

Notre système en ligne de réservations des avions du club fonctionne bien et se révèle très pratique. Toutefois, force est de constater que son efficacité n'est pas toujours optimale. En effet, nous avons constaté que, et malheureusement trop souvent, certaines machines restent au sol à cause d'une réservation mal gérée.
Cette année, nous devons faire avec 6 avions pour tout l'écolage est les vols de tourisme. Le P-2002 n'arrivera sans doute qu'à la fin de l'été.
Nous nous permettons donc de vous conseiller de réserver vos avions en <u>fonction de vos besoins</u> (inutile de réserver une avion une demi-journée pour un vol de 40 minutes!), et d'annuler assez tôt si vous avez changé d'idée. Merci de votre collaboration!

**Rappel**
<u>Durée maximale de réservation</u>: trois jours; pour une réservation de plus longue durée, une demande écrite est à adresser au comité.

<u>Annulation des réservations:</u>
Si 15 minutes au-delà de l'heure initiale de réservation, le pilote ne s'est pas présenté et n'a pas annoncé son retard au bureau de l'aérodrome, l'avion devient disponible.
Une réservation non annulée entraînant une immobilisation injustifiée de l'avion est passible d'une pénalisation financière, les cas de forces majeures demeurant réservés.
Cette pénalisation financière a été fixée à Fr. 60.- et sera perçue chaque fois qu'un avion réservé devient disponible sans cause de force majeure au sens de l'article qui précède.

*Le comité*



# Paras-club

***Chronique d'un coin de ciel bleu dans une tempête***

En cette année 2006, point n'est besoin de parcourir le grand almanach ou d'invoquer les oracles pour savoir qu'au point de vue météo, c'est un flop magistral, la Bérésina, pour tout activité de plein air et un calvaire pour toute organisation qui essaye de mettre sur pied un quelconque semblant d'organisation. A cela s'ajoute le côté financier qui donne des cheveux gris à tous les membres de comité. Les frais fixes étant ce qu'ils sont, les journées d'activités annulées viennent, au fur et à mesure qu'elles se concrétisent, augmenter les probabilités de pertes à la fin de l'exercice.

Notre activité débuta avec un terrible accident en janvier sur lequel je ne reviendrai pas. Et voilà qu'un autre événement, qui aurait pu à nouveau se terminer en tragédie, se déroula à Raron. Maurice, notre Ami, connu de tous, membre fondateur et déjà instructeur alors que certains de nos membres n'étaient pas encore nés, subit un grave accident comme seule la fatalité peut nous apporter. Heureusement, grâce à certaines circonstances et surtout à son extraordinaire constitution et à son caractère volontaire, les pires

## Page de couverture

Le dessin figurant sur la page de couverture, ainsi que celui du planeur figurant dans ce journal ont été réalisés par Bastien Keckeis. Son comique coup de crayon nous montre, que même si le Robin constitue la moitié de notre «flotte», il n'est toujours aussi facile à poser que les pilotes le voudraient…
Si le nom de famille de notre dessinateur est connu, son prénom l'est moins, mais mérite de l'être.
Bastien Keckeis réalisera volontiers des dessins ou des caricatures, des cartes de vœux ou des calendrier selon vos désirs.
Voici ses coordonnées: 1552 Trey – 079 635 91 45 – latracebleue@swissonline.ch



## C'est extra!

Le 13 mai 2006 AERIA SA et son pilote Eric Girod avaient le plaisir d'annoncer la naissance du petit Extra 300 L. L'enfant se porte bien, il mesure 696 cm et pèse 950 000 gr après le biberon et possède de bonnes couleurs. *rbr*

craintes purent être repoussées. Actuellement Maurice se rétablit dans un établissement de convalescence et ses progrès sont excellents. Il ne se passera plus longtemps avant qu'il puisse venir nous rendre une petite visite pour notre plus grande joie.

Du côté formation, le début de l'année voyait un intérêt grandissant pour l'écolage de parachutisme avec un nombre d'élèves qui, déjà en février, remplissait les 2 premiers stages. Cependant, partis 9 jours pour Casale Monferato dans le but d'y passer notre premier stage, la météo, toujours elle, nous empêcha de sauter plus de la moitié des journées. De plus, 3 élèves stoppèrent momentanément leur activité pour des raisons de santé. Résultat, 1 seul élève a terminé sont écolage AFF de base, bravo Valérie.

Avec cette météo, tout le monde est touché et la pire des choses serait de céder à la déprime. Le week-end prolongé de l'Ascension est à mettre dans la catégorie des anti-dépresseurs. Avec une météo annoncée mi-figue mi-raisin, le plus grand des optimistes n'aurait pas parié un kopek sur le résultat du second stage. Et pourtant …

Le premier jour s'avéra venteux mais pas trop nuageux. La fréquentation des membres fut bonne et 5 des 6 nouveaux élèves purent faire leurs 2 premiers sauts dans de bonnes conditions. Antoine, qui, suite à une fausse manœuvre à l'atterrissage se cassa un os du pied, dut prématurément quitter le stage. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement et le félicitons de s'être déjà mis sur la liste des élèves du stage de juillet. Les 2e et 3e jours, malgré des prévisions toujours alarmistes, se déroulèrent sans grands problèmes. La défection involontaire d'Antoine permit à Philippe de rappeler au service les élèves de Casale qui n'avaient pas pu terminer leur AFF et les 2 journées se soldèrent par une progression incroyable de tous les participants. Le dernier jour, pourtant annoncé comme pourri depuis 1 semaine, nous octroya la possibilité de terminer l'écolage AFF de base pour 6 élèves.

Du quasi jamais vu et ce en cette période de météo troublée, voilà qui nous regonfle tous à bloc et qui nous laisse espérer pour la seconde partie de cette année.

Le comité du para-club se réjouit de vous voir nombreux à Yverdon lors de ses prochaines séances et souhaite à tous les membres de l'Air-Club une 2e partie d'année remplie de ciel bleu et de plaisirs aéronautiques.

*Christian Landry*

**Internet**

En parallèle du site de l'Air-Club, ne manquez pas de visiter le site:
**www.orix.ch/aviation**
Il tient à votre disposition des tas d'informations, toute une liste de liens très utiles, un album-photos, ainsi que des outils intéressants comme les programmes de calculs de poids et centrages pour les avions de l'Air-Club, ainsi qu'un tout nouveau carnet de vol informatisé. Profitez-en!

*jphm*



# Vol à voile

Chers amis,
notre groupe de vol à voile organise du 3 au 9 juillet 2006 le **Championnat Suisse Junior,** ainsi que le championnat romand en parallèle avec cette compétition.
Vous êtes donc tous les bienvenus pour un verre de l'amitié **à la bergerie.**
Cette compétition verra s'affronter 23 juniors ainsi qu'une dizaine de concurrents pour le championnat romand. Onze avions-remorqueurs mettront en l'air les compétiteurs.
Pour la semaine concernée, nous vous remercions d'ores et déjà pour votre compréhension et vous demandons de prendre un peu de réserve d'essence pour le retour au cas où un petit peu d'attente serait nécessaire. Les décollages se feront entre 11h et 14h alors que les arrivées sont normalement attendues entre 17h et 19h30.
Nous vous recommandons également de bien observer l'espace aérien afin de minimiser les risques de collisions. La sécurité étant notre premier objectif.

*Denis Rossier, président du GVV*

---

## Camp de vol à voile, Sisteron, Pâques 2006, récit des vols d'un pilote fraîchement breveté…

*Jour 1: Mon moniteur préféré…*
Premier jour de vol. Nous commençons par une virée dans la cuvette en biplace, Thierry dans l'ASH de notre Capitaine, moi en Duo-Discus, avec Jean-Pierre, l'un des moniteurs de Sisteron. Les conditions sont faibles: pas de Cu et les planeurs tombent comme des mouches sur l'aérodrome. Thierry s'envole vers 14h30 et moi vers 15h30 pour une balade aux cailloux: ça monte mal et pas haut.

Jean-Pierre m'apprend à tourner dans la pente avec ses méthodes expéditives: il m'envoie régulièrement le manche en butée pour un virage sur la tranche, et n'arrête pas de parler: («Incline!! Incline!! Ouvre!! Ouvre!! Trop vite!! Trop lent!! Si tu continues comme ça on est vaché!!»). La balade est un peu éprouvante et me met l'estomac un peu à l'envers, mais la méthode n'est pas inefficace: au retour j'ai appris deux ou trois trucs et j'ai vu (de près) les sommets environnants ainsi que les champs vachables du coin. Thierry et moi sommes prêts pour attaquer le local en solo.

*Jour 2: «Il ne pleut jamais à Sisteron!!» (Eric Thévoz, avril 2006)*
Pluie, mauvais temps... Les pilotes partent pour une virée en ville avec leurs épouses respectives (et respectées). De mon côté, je pars pour un après-midi sportif sur mon VTT que j'ai eu la bonne idée d'emporter.

*Jour 3: La cuvette*
Le beau temps est de retour, ça s'annonce bon. Au programme: vol solo sur l'Astir pour Thierry et moi. On partage la machine, 3h chacun. On tire l'ordre à pile ou face, je pars en premier. Largué au Gache, ça ne monte pas fort. Le vent est au nord et la pompe déclenche dessous, dans la cuvette au sud du Gache, du coup ça brasse un peu. Je fais bien attention à ne pas me laisser enfermer derrière (vaché à St-Auban au premier vol solo, j'imagine la tête de notre Capitaine!!). Je sors bientôt la tête du relief et les conditions deviennent franchement bonnes: tours de la cuvette par le Monge, Malaup, Crêtes-de-Selles, St-Genis, Laragne, Lure et retour. Les reliefs sont modestes, mais âpres et lunaires. La montagne aride chauffe à blanc sous le soleil du sud: malgré le vent du nord qui vient régulièrement animer le vol, les pompes sont franches et puissantes. Retour à 15h30 pour passer la main à mon coéquipier.

*Jour 4: À l'assaut du Pic*
Thierry part en premier. Je l'attends patiemment à l'ombre des ailes interminables de l'ASH. Il revient ponctuel à 15h30, le sourire jusqu'aux oreilles: il a fait le barrage de Serre-Ponçon et le Pic de Bure. Ah… c'est où ça? Coup d'œil sur la carte: c'est ici et là. Si ça ne passe pas, ça pose là et là… ok, ça me plaît, je vais tenter le même programme. Largué à l'Hongrie, ça monte, je fais un petit passage au Monge puis à la Malaup, ensuite au Mt- Sérieux et finalement, le barrage de Serre-Ponçon qui ferme le lac, couleur bleu turquoise, du même nom. Retour au Mt-Sérieux. Les Crêtes-de-Selles sont visiblement mortes mais la cuvette de Gap semble par contre bien donner: il y a des Cu partout. Je me lance pour un direct sur le Céüze (attention à la zone de Gap!!) et y arrive haut. Petite traversée de vallée pour rejoindre le Pic. Je vise une crête bien ensoleillée, probablement bien alimentée par la brise et couronnée d'un très beau Cu. Arrivé sur la crête une secousse m'annonce la pompe. Elle me catapulte au nuage qui domine légèrement la montagne. J'ai à mon tour le sourire jusqu'aux oreilles: c'est mon premier contact en planeur avec la montagne. Du rocher, de la neige et des pompes, c'est trop beau. Je m'attarde au Pic pour profiter du spectacle, puis prend le cap «maison».

*Jour 5: Des fois c'est un peu bizarre…*
Aujourd'hui je pars en premier. Ça ne démarre pas vite et je mets du temps à sortir du relief. Le vent est au nord-ouest, je trouve les pompes difficiles et teigneuses. Retour au barrage de Serre-Ponçon, puis j'envisage de retourner au Pic de Bure, avec peut-être un retour par l'ouest. Les Crêtes-de-Selle n'ont pas l'air très fumantes, mais je m'y lance quand même. Effectivement, elles fonctionnent mal: je n'arrive pas à sortir un vario correct. J'explore un peu pour constater que tout est sous le vent: ça ne fait que descendre. Retour dans la seule pompe, où je rame pour faire une remontée interminable. Entre le Ceüze et Gap, il y a de joli Cu. Je m'y lance en gardant un œil sur le pocket (toujours la zone de Gap). Ça ne marche pas fort non plus. Petite remontée, et j'appuie un peu vers le Ceüze. Bof. Demi-tour et je rentre par le même chemin pour passer la machine à mon coéquipier.

*Jour 6: 50 km, 1ère*
Aujourd'hui, notre Capitaine nous programme un 50km. Le matin, c'est la course pour programmer le Logger. On rentre les points: Mt-Colombis, St-Aubans. C'est le tour de

Thierry de partir en premier. J'attends patiemment, les conditions ont l'air fumantes. À partir de 14h30, je commence à douter un peu: ça surdéveloppe, il y a un peu de pluie au nord. 15h30, Thierry revient, il a bouclé le vol. Reprogrammation du Logger, mise en place et vers 16h je pars enfin. Ça se présente mal, l'Hongrie est déjà dans l'ombre. Je largue au Gache avec un bon vario… puis ne trouve plus rien. Aïe. Je cherche un moment puis me retrouvant bas, je rentre. Alors que je suis en final, tout AF dehors, Lima Lima (notre dévoué Eric) m'annonce à la radio «Mais tu sais 1394, y a pas de problème, il pleut jamais à Sisteron…». J'hésite sur le contenu de la réponse à donner… puis me contente de dire: «Oui, ben bon, je me suis vautré quoi…». Je pose dans la foulée. Une heure plus tard, Thierry m'aide à boucher les statiques pour éviter que l'eau ne rentre…

*Jour 7: 50 km, 2ème*

Aujourd'hui, 2ème tentative du 50 km. Cette fois, j'ai l'Astir pour moi tout seul: Thierry vol en ASH. Les conditions sont fumantes, ça monte partout: Trainon, Mt-Sérieux, puis le Colombis est vite rejoint avec un plaf' à 31. Je m'offre une petite virée derrière puis mets le cap au sud. Retour au Trainon. La suite, c'est la Vaumuse, une petite chaîne assez plate qui descend vers St-Aubans. Les plafonds descendent: j'avance sans enrouler jusqu'au dernier Cu, puis mets le cap en finesse sur St-Aubans. À quelques kilomètres, le pocket commence à hurler «Airspace!!». Hé oui, St-Aub' affleure une zone interdite au-dessus de 2300m. Mais le pocket se calme vite: je viens de passer au-dessous. Demi-tour sur l'aérodrome et retour en finesse au relief à 19. Mauvaise nouvelle: la Vaumuse est devenue bleue. Je joue de prudence et enroule tout ce qui monte. Retour au Trainon sous de puissants Cu, ça ne monte plus !! Longue glisse sur le Gache, rien. Je finis bas à l'Hongrie et trouve enfin une pompe. Ça remonte plein pot. Il est encore tôt, mais ça surdéveloppe comme hier. Le Pic de Bure est dans l'ombre. Je refais un tour au Colombis, puis reviens au Mt-Sérieux. Derrière, je me mêle à une tripotée de planeurs qui tournent une belle pompe. Dans le lot, quelque part, l'ASH me salue par radio.

La pluie commence à pousser sérieusement sur l'ouest de la cuvette, côté Laragne, il va falloir penser à rentrer. Par radio, mon Capitaine me dirige: «Cap à l'ouest 1394».

Il veut sûrement me faire descendre. J'obtempère en prenant un cap «maison» . «L'autre ouest 1394», corrige le Capitaine. Bon, d'accord. J'affiche W à la boussole, mais fais quelques écarts histoires d'aligner les quelques Cu qui traînent sur ma route.

- On est derrière toi à droite 1394, annonce le Capitaine.
- Oui je vous ai vu…
- On est juste derrière toi 1394…
- Oui oui, je vous ai au FLARM
- À l'Ouest 1394, à l'Ouest!! répète le Capitaine

Oui bon, qu'est-ce qu'il y a… je suis à peu près à l'Ouest?!? Et je tire un peu à gauche pour lécher la base d'un Cu alléchant. «Mais arrête de tourner 1394!!!», s'énerve mon Capitaine. Un peu excédé, je réponds:

- Bon, si tu m'expliques ce que tu veux faire, ça irait peut-être mieux !!
- Des photos, 1394, je veux faire des photos, arrête de bouger…

Ah… bon… et j'imagine tous les gars sur la fréquence écroulés de rire. Je tire tout droit et aperçoit bientôt l'ASH glisser sur ma gauche. Thierry en place avant mitraille…

*Jour 8: «L'ASH c'est le pied...»*

Aujourd'hui c'est mon tour de voler l'ASH. La journée s'annonce fumante, on se programme une belle balade. Un peu refroidi par mon vol en Duo avec Jean-Pierre, craignant un peu d'avoir à nouveau l'estomac à l'envers, j'emporte discrètement un sac en plastique. En l'air, je me rends vite compte que cette précaution était inutile. Mon instructeur, lorsqu'il pilote, est d'une douceur remarquable. Pour peu, je pourrais manger une fondue tout en lisant la carte…

Voler avec Denis, c'est vraiment chouette. On discute, il me donne des trucs tout simples pour bien cheminer, corrige mon pilotage, m'apprend à utiliser les volets, me montre les champs vachables et les aérodromes: en quelques heures j'apprends plein de choses. La machine me plaît beaucoup: c'est doux, c'est précis, ça monte bien et ça plane…

- Tu verras, l'ASH, c'est le pied!! me disait Denis avant de partir

- Dans tous les sens du terme, je suppose? me suis-je entendu répondre.

C'est vrai que c'est le pied.

On commence par monter au nord. L'objectif premier, c'est le Mt-Blanc, mais on fera demi-tour au Chalet des Acles: la Maurienne semble très mauvaise, à la radio, on entend presque les pilotes transpirer. Je m'en suis quand même mis plein les yeux pendant la traversée des Ecrins. Cap au Sud, destination le château d'Aiguinne, à côté du lac de St-Croix. Les plafonds baissent à cause de l'air marin, mais il y a des Cu partout: ça passe sans soucis. Après le Château d'Aiguinne, on met le Cap sur le lac St-André, puis Fayence.

Derrière Fayence, les plafonds sont vraiment bas. On essaye d'apercevoir la mer, mais c'est un peu nébuleux. Cap sur la maison. Thierry s'offre un triangle de plus de 300km autour de Sisteron.

*Jour 9: Le 300km*

Aujourd'hui, Denis me propose un objectif ambitieux. Le 300km en aller-retour, avec des points imposés: Nibles, Col des Echelles derrière le Châlet des Acles, Château d'Aiguine, Nibles. J'ai le vol dans l'œil, les aérodromes et les vaches en tête, je marche.

Décollage à 12h30, la première opération consiste à sortir de la cuvette. Je n'ai pas encore le coup de main à ce jeu-là et y consacre la première heure et demi de vol. À ce rythme, ça ne va jamais passer. Mais je finis par arriver au Morgon, un joli sommet à 2300m qui domine le lac de Serre-Ponçon, où ça monte bien, puis le Guillaume à 2500m, rejoint après une jolie traversée de vallée, où - grâce à la brise - ça monte encore mieux. À la crête suivante, la Tête de Clotinaille m'apprend la carte, je me fais satelliser sous un Cu somme toute modeste. L'aiguille du vario plie contre la butée. Coup d'œil à l'intégrateur du pocket: +8m/s !! Ah ben comme ça, c'est sûre que ça va mieux !! La suite est bien tracée, c'est du gâteau. Je reste toutefois prudent et évite de snober les pompes, même modestes. Je m'enfonce progressivement dans le massif des Ecrins: des arrêtes, de la roche, de la neige, de la montagne à perte de vue, juste entrecoupée par ces quelques vallées, comme autant de tranchées – modestes oasis de vie - au milieu de ce désert en noir et blanc. Je me sens dans mon élément.

Je passe sur le Traversier, rejoint le Chenaillet et traverse sur Briançon pour rejoindre les Crêtes de Pérolles où j'enroule une jolie pompe, la même qui –il y a trois ans en arrière – nous avait catapultés en une poignée de minutes, moi et mon parapente, à 4500m. Je

me lance derrière les Crêtes, en direction de mon premier point de virage. Au Col des Echelles ça ne marche pas fort. Je tourne dans tout le coin à la recherche du point et accessoirement d'une pompe, mais le logger ne veut pas bipper et le vario reste très timide. J'oublie rapidement le point et me concentre sur la recherche d'une pompe. Nouvelle perte de temps, mais après un moment qui me paraît interminable, la convection redémarre et je suis bientôt catapulté vers des altitudes sereines. Le logger n'a toujours pas bippé, tant pis. Cap au a sud. J'assure bien tous mes plafonds jusqu'à St-Crépin. Ensuite je me lâche un peu. Le flanc ouest de la vallée est bien ensoleillé, mais ça fait un gros détoure, et les Cu sont assez éloignés les uns des autres. L'autre flanc n'est évidemment plus très ensoleillé, les Cu ne sont pas superbes, mais c'est uniformément matérialisé. Je décide de tenter le passage par là. Ça marche à merveille: il n'y a pas de vraie pompe, mais ça zérotte tout du long. Je rentre au Guillaume sans virage et sans rien perdre. Retour au Morgon puis je file vers le «Parcours du combattant», un respectable enchaînement de combes et d'arrêtes dont les sommets sont encore blancs. Coup d'œil à la carte pour ne pas se tromper de vallée, c'est tout bon. Arrivé sur le premier sommet du parcours, je lève à nouveau le pied: le relief est tout dans l'ombre. Pas bon ça !! J'enroule un peu sur le sommet en compagnie d'un parapente, ça monte mal. Je réfléchis. Le relief est dans l'ombre, mais une partie du fond de vallée est au soleil. Mon instinct de libériste me pousse à coller à la montagne, mais logiquement, ça ne peut monter qu'au soleil. Je pourrais presque entendre la voix de Denis derrière moi: «Au vent, au soleil!!». Ok. Je me place à la lisière des nuages, là où ils sont bien sombres. Ça marche. Le Combattant passe sans virage. Je dis adieu à la neige: pour la suite du vol les reliefs sont plus bas. J'arrive en local de St-Aubans. Plus au sud, les plafonds sont sensés descendre. En fait de descendre, c'est surtout les Cu qui sont de plus en plus éloignés les uns des autres. Mes références du vol libre rendent la chose assez impressionnante. Je rationalise un peu et évidemment, ça passe sans problème.

Je passe la Montagne de la Coupe, les pompes sont plus faibles et contre toute attente passablement plus turbulentes, mais elles sont fiables. Ce qui est en revanche moins fiable, c'est les autres planeurs. Il y en a beaucoup, certains enroulent désespérément large à mon goût, d'autre serré et entre les deux c'est parfois un peu anarchique. J'ai les yeux partout. J'arrive bientôt à Beynes puis au Montdenier. Plafond, puis je tourne le Château d'Aiguinne en finesse. Le pocket hurle pour «l'airspace» militaire un peu au sud. Remontée par le même chemin, un dernier plafond au Cousson et ça rentre largement en finesse. Atterro à 18h15, même pas fatigué!! Enfin… presque pas.

**Rédaction du 5/5**

Merci à Robert Brunner pour le sérieux coup de main apporté au travail de rédaction de ce journal. Photographe chevronné, grand observateur et membre très actif de notre club, Robi participera désormais à la réalisation des prochains numéros de ce journal et je suis très heureux de pouvoir bénéficier de son aide et de ses compétences.

*jphm*



# Comité 2006

*Président*

| | |
|---|---|
| Jean **PLE** | Natel 079 210 21 09 |
| Ch. du Parc 25 | Prof 024 424 26 28 |
| 1027 LONAY | Privé 021 803 30 10 |
| | Fax 021 803 30 22 |
| | e-mail jean ple@bluewin ch |

*Chef de place, chef de service de vol et 1er vice-président:*

| | |
|---|---|
| Raymond **GAILLE** | Natel 079 378 57 30 |
| Vuichardaz 10 | Privé 021 701 46 20 |
| 1030 BUSSIGNY | e-mail rgaille@worldcom ch |

*Responsable des bâtiments et de l'infrastructure:*

| | |
|---|---|
| Jean-Michel **NEUENSCHWANDER** | Natel 079 301 14 35 |
| En Corjon 15 | Privé+Fax 021 881 27 73 |
| 1040 ECHALLENS | e-mail J Neuenschwander@freesurf ch |

*Trésorier*

| | |
|---|---|
| Pascal **THEVENAZ** | Natel 079 428 34 49 |
| En Pécheret Sud | Privé 024 454 12 32 |
| 1424 CHAMPAGNE | Prof 024 424 20 20 |
| | Fax 024 424 20 29 |
| | e-mail p thevenaz@swissonline ch |
| | e-mail info@maxstuder ch |

*Chef de l'école:*

| | |
|---|---|
| Frédy **DUBLER** | Natel 079 616 16 26 |
| Les Charrières | Privé 021 909 56 03 |
| 1673 RUE FR | e-mail dublair@bluewin ch |

*Chef technique*

| | |
|---|---|
| Willy **CHALET** | Natel 079 622 62 89 |
| Le Carre | Privé 024 459 20 94 |
| 1439 RANCES | Prof 024 459 22 33 |
| | Fax 024 459 22 80 |
| | e-mail garage carre@bluewin ch |

*Responsable du G V M et deuxième président*

| | |
|---|---|
| Jean-Philippe **MARTIN** | Natel 079 325 07 33 |
| 1415 MOLONDIN | Privé 024 433 19 10 |
| | Fax 024 433 19 20 |
| | e-mail jphmartin@vtx ch |

*Responsable du vol à voile:*

| | |
|---|---|
| Denis **ROSSIER** | Natel 076 348 15 85 |
| Le Bugnonet | Privé+Fax 026 653 15 85 |
| 1691 VILLARIMBOUD | e-mail drossier@freesurf ch |
| | Ou denisrossier@privatair com |

*Représentant du Para-Club*

| | |
|---|---|
| Christian **LANDRY** | Natel 079 276 50 49 |
| Rte de Bâle 5 | Privé 032 751 14 76 |
| 2525 LANDERON | Prof 032 332 24 49 |
| | e-mail c landry@swissonline ch |

*Secrétariat*

| | |
|---|---|
| Monique **GAFNER** | Privé 024 425 71 38 |
| Pugessies 85 | Prof 024 425 27 24 |
| 1400 YVERDON-LES-BAINS | e-mail p gafner@bluewin ch |